

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Det kan da sagtens være, undskyld jeg siger det, provenuneutralt, selv om man indikerer, at det vil give et løft til jernbanen.

Altså, vi har jo den samlede kasse, så sker der altså en omprioritering, fordi jernbanen har mest behov for disse investeringer eller for vedligeholdelse. Så det kan da sagtens forenes.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Hr. Frank Aaen for anden og sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Frank Aaen (EL):

Så bliver vi selvfølgelig nødt til at have det skriftligt. Så vil jeg gerne have besvaret skriftligt, hvordan noget, der er provenuneutralt for staten, samtidig kan være et ikke ubetydeligt løft for jernbanesektoren.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Jamen det var jo også det, jeg startede med, nemlig at ville give hr. Frank Aaen det skriftligt for netop at undgå enhver form for misforståelse. Så sagde hr. Frank Aaen, at han ikke ville have det skriftligt, fordi han vil høre det direkte fra mig, og et minut efter siger han, at nu vil han gerne have det skriftligt. Så det bliver altså skriftligt. Det er meget enkelt.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Jeg har en enkelt kommentar, og så har jeg et spørgsmål.

Jeg er ikke helt beroliget af, at hverken Socialdemokratiet eller ministeren ønsker at give den helt enkle garanti for, at de takstnedsættelser, der kommer til at foregå på Storebælt, ikke bliver til skade for den kollektive trafik eller for gods på skinner.

Jeg beder ikke om noget bindende tilsagn om, hvor mange procenter der skal sættes ned hvor. Det er helt elementært, at det her ikke går ud over den kollektive trafik, gods på skinner og miljøet. Det synes jeg ikke er noget stort krav, og hvis ikke man vil svare på det, så får jeg bange anelser.

Mit spørgsmål relaterer sig til Femern. Femerns lyksaligheder, som ministeren var inde

på, er mange i Danmark jo overbevist om, mens man måske er knap så overbevist på den tyske side.

Derfor er mit spørgsmål i al sin enkelthed nu, hvor vi forbereder en, om jeg så må sige, forundersøgelse, før der etableres et fælles dansk-tysk selskab: Gør man det samme fra tysk side? Jeg går ud fra, at man ikke fra dansk side sætter 50-100 mio. kr. af til det her, før selskabet bliver stiftet, hvis ikke tyskerne gør det samme.

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Forhandlingerne om den faste forbindelse over Femern er jo en proces, der nu har løbet i ca. 2 år, og jeg havde, som det også er fremgået af dagspressen, et møde med min tyske kollega i Luxembourg for ca. 4 uger siden, hvor vi bekræftede hinanden i, at der forhandles til udgangen af maj måned færdigt på embedsmandsniveau, så langt vi overhovedet kan komme, og så mødes min tyske kollega og jeg inden sommerferien i Danmark for at tage det næste step. Så jeg kan i hvert fald bekræfte, og det har den tyske forbundskansler også bekræftet over for statsministeren, at det tyske samfund er meget interesseret i Femernforbindelsen.

Hvordan de organiserer sig, har vi ikke taget stilling til, og det skal jeg heller ikke blande mig i, men vi har bare villet sikre med det her, at vi er klar til, når der er truffet en beslutning, at gå i gang, sådan at Sund og Bælt har kompetence til at gå i gang, og det har det jo så rigeligt fået med den store tilslutning, der er til forslaget i dag.

Tredje næstformand (Helge Adam Møller):

Hr. Martin Lidegaard for anden og sidste korte bemærkning.

(Kort bemærkning).

Martin Lidegaard (RV):

Det, som interesserer mig, og jeg tror også de danske skatteydere, er, at det vel er en utænkelig situation, at Danmark ensidigt skulle påtage sig at smide 100 mio. kr. efter en forundersøgelse, hvis ikke tyskerne gør det samme.

Kl. 15.00

(Kort bemærkning).

Transport- og energiministeren (Flemming Hansen):

Aftalen er ikke lavet med tyskerne. Vi forhandler, men jeg har ingen forestilling om andet, end